

ผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาคาดตัดรถไฟกับถนน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒

๑. สถานการณ์จุดตัดทางรถไฟกับถนน

โครงข่ายทางรถไฟทั่วประเทศมี ๔,๐๔๓ กิโลเมตร ผ่านพื้นที่ ๔๗ จังหวัด โดยเป็นจุดตัดที่ได้รับอนุญาต ๑,๙๓๓ แห่ง และจุดตัดที่ไม่ได้รับอนุญาต (ทางลักผ่าน) จำนวน ๕๘๔ แห่ง ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ดำเนินการสำรวจและทบทวนจุดตัดทางรถไฟใหม่พบว่า มีจุดตัดทางรถไฟใหม่เพิ่มขึ้น ๑๔๐ แห่ง รวมเป็น ๒,๖๕๗ แห่ง ดังนี้

ประเภท	จำนวน (แห่ง)		+เพิ่มขึ้น/-ลดลง (แห่ง)
	เดิม*	สำรวจใหม่	
จุดตัดที่ได้รับอนุญาต	๑,๙๓๓	๑,๙๘๑	+๔๘
จุดตัดที่ไม่ได้รับอนุญาต (ทางลักผ่าน)	๕๘๔	๖๗๖	+๙๒
รวม	๒,๕๑๗	๒,๖๕๗	+๑๔๐

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

หมายเหตุ (เดิม) : ข้อมูลเสนอคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๘

(ใหม่) : ข้อมูลเมื่อวันที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๖๐

กระทรวงคมนาคมได้ตระหนักถึงปัญหาคาดตัดรถไฟกับถนน อันก่อให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและประเทศชาติมากขึ้นตามลำดับ จึงได้มีคำสั่งตั้งคณะกรรมการระดับกระทรวงและคณะอนุกรรมการระดับจังหวัด เพื่อพิจารณากลับกรองจัดทำข้อเสนอแนะและความเห็นประกอบการขออนุญาตจุดตัดทางรถไฟกับถนนในพื้นที่ของจังหวัดนั้น เพื่อให้การแก้ไขปัญหาคาดตัดทางรถไฟกับถนนเป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นด้วย

๑) คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๒๓๗/๒๕๕๙ แต่งตั้งคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาคาดตัดทางรถไฟกับถนน เมื่อวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๕๙

๒) คำสั่ง ที่ ๑/๒๕๕๙ แต่งตั้งคณะอนุกรรมการกลั่นกรองการอนุญาตและการแก้ไขปัญหาคาดตัดทางรถไฟกับถนนระดับจังหวัด เมื่อวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๕๙

ทั้งนี้ ได้มีการจัดทำหลักเกณฑ์การพิจารณาลดทางตัดผ่านและอนุญาตเฉพาะรายระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์ เพื่อใช้เป็นแนวทางประกอบการพิจารณาดำเนินการด้วย

๑.๑ คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาดัด ทางรถไฟกับถนน



คำสั่งกระทรวงคมนาคม
ที่ ๒๓๓/๒๕๕๙
เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาดัดทางรถไฟกับถนน

ตามที่กระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่งที่ ๘๗/๒๕๕๘ ลง ณ วันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ แต่งตั้ง
คณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาดัดทางรถไฟกับถนน นั้น

ปัจจุบันได้มีการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารงานของส่วนราชการ ดังนั้น เพื่อให้การแก้ไขปัญหาดัด
ทางรถไฟกับถนนเป็นไปอย่างรวดเร็ว และสอดคล้องกับการปฏิบัติงานของหน่วยงาน จึงให้ยกเลิก
คำสั่งดังกล่าว และแต่งตั้งคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาดัดทางรถไฟกับถนน
โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑. องค์ประกอบ	
๑.๑ รองปลัดกระทรวงคมนาคม	ประธานกรรมการ
(หัวหน้ากลุ่มภารกิจพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง)	
๑.๒ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	รองประธานกรรมการ
๑.๓ ผู้อำนวยการสำนักงานปริมาณหรือผู้แทน	กรรมการ
๑.๔ ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติหรือผู้แทน	กรรมการ
๑.๕ อธิบดีกรมทางหลวงหรือผู้แทน	กรรมการ
๑.๖ อธิบดีกรมทางหลวงชนบทหรือผู้แทน	กรรมการ
๑.๗ อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยหรือผู้แทน	กรรมการ
๑.๘ อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นหรือผู้แทน	กรรมการ
๑.๙ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือผู้แทน	กรรมการ
๑.๑๐ ปลัดกรุงเทพมหานครหรือผู้แทน	กรรมการ
๑.๑๑ อธิบดีกรมชลประทานหรือผู้แทน	กรรมการ
๑.๑๒ ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย	กรรมการและเลขานุการ
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	
๑.๑๓ หัวหน้ากองควบคุมการปฏิบัติการ	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
การรถไฟแห่งประเทศไทย	
๑.๑๔ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	
๑.๑๕ หัวหน้ากลุ่มบริหารความมั่นคงด้านการขนส่ง	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
สำนักแผนความปลอดภัย	
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	

/๓. อำนาจหน้าที่...

- ๒ -

๒. อำนาจหน้าที่

๒.๑ ให้ความเห็น เสนอแนะแนวทางและมาตรการที่เหมาะสมต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย
ในการอนุญาต ปรับปรุง แก้ไข หรือยกเลิกจุดตัดทางรถไฟกับถนน รวมถึงกำหนดแนวทางและมาตรการเพื่อการป้องกัน
บรรเทา และแก้ไขปัญหการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน

๒.๒ กำหนดแนวทางและมาตรการการควบคุมและปิดทางถักผ่านทั่วประเทศเพื่อป้องกันปัญหา
การเกิดอุบัติเหตุ และรองรับแผนการพัฒนาของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๒.๓ ปรับปรุงหลักเกณฑ์การพิจารณาจุดตัดผ่านและอนุญาตเฉพาะระหว่างทางรถไฟกับถนน
ให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ปัจจุบัน เพื่อให้การดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นไปด้วยความรวดเร็วและ
มีประสิทธิภาพ

๒.๔ เชิญหน่วยงานหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าวมาให้ข้อมูลได้ตามความจำเป็น

๒.๕ ให้ประธานกรรมการฯ มีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการ หรือคณะทำงานเพื่อช่วยเหลือ
การดำเนินงานของคณะกรรมการฯ ได้ตามความจำเป็น

๒.๖ ดำเนินการอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ลง ณ วันที่ ๒๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๕๙



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

๑.๒ คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการกลั่นกรองการอนุญาตและการแก้ไขปัญหาดัด ทางรถไฟกับถนนระดับจังหวัด



คำสั่งคณะกรรมการร่วมพิจารณาการอนุญาตและการแก้ไขปัญหาดัดทางรถไฟกับถนน
ที่ ๑ /๒๕๕๙
เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการกลั่นกรองการอนุญาตและการแก้ไขปัญหาดัดทางรถไฟกับถนนระดับจังหวัด

ตามที่กระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่ง ที่ ๒๗๖/๒๕๕๖ ลง ณ วันที่ ๑๔ ตุลาคม ๒๕๕๖ แต่งตั้งคณะกรรมการกลั่นกรองการอนุญาตและการแก้ไขปัญหาดัดทางรถไฟกับถนนระดับจังหวัด นั้น

เพื่อให้การพิจารณาการอนุญาตและการแก้ไขปัญหาดัดทางรถไฟกับถนน มีองค์ประกอบ สอดคล้องกับการตั้งอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการร่วมพิจารณาการอนุญาตและการแก้ไขปัญหาดัดทางรถไฟกับถนน จึงให้ยกเลิกคำสั่งดังกล่าว และอาศัยอำนาจคณะกรรมการร่วมพิจารณาการอนุญาตและการแก้ไขปัญหาดัดทางรถไฟกับถนน ตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๒๓๗/๒๕๕๙ ลง ณ วันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๕๙ แต่งตั้งคณะกรรมการกลั่นกรองการอนุญาตและการแก้ไขปัญหาดัดทางรถไฟกับถนนระดับจังหวัด (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร) โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

๑. องค์ประกอบ

๑.๑ ผู้ว่าราชการจังหวัดหรือรองผู้ว่าราชการจังหวัด ที่ได้รับมอบหมาย	ประธานกรรมการ
๑.๒ ผู้แทนกรมการขนส่งทางบก	อนุกรรมการ
๑.๓ ผู้แทนกรมทางหลวง	อนุกรรมการ
๑.๔ ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท	อนุกรรมการ
๑.๕ ผู้แทนสำนักแผนความปลอดภัย	อนุกรรมการ
๑.๖ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	
๑.๖ ผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	อนุกรรมการ
๑.๗ ผู้อำนวยการโครงการชลประทานจังหวัด กรมชลประทาน	อนุกรรมการ
๑.๘ วิศวกรอำนวยความสะดวกบำรุงทาง (ที่ได้รับมอบหมาย) การรถไฟแห่งประเทศไทย	อนุกรรมการ
๑.๙ วิศวกรกำกับการกองบำรุงทางเขต (ที่ได้รับมอบหมาย) การรถไฟแห่งประเทศไทย	อนุกรรมการ
๑.๑๐ สารวัตรแขวงบำรุงทาง การรถไฟแห่งประเทศไทย	อนุกรรมการและ เลขานุการ
๑.๑๑ หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	อนุกรรมการและ ผู้ช่วยเลขานุการ

/๒.อำนาจหน้าที่...

-๒-

๒. อำนาจหน้าที่

๒.๑ พิจารณากลั่นกรอง จัดทำข้อเสนอแนะและความเห็นประกอบการขออนุญาต ปรับปรุง แก้ไข หรือยกเลิก ดัดทางรถไฟกับถนนในพื้นที่ของจังหวัดนั้น ต่อคณะกรรมการร่วมพิจารณาการอนุญาตและการแก้ไขปัญหาดัดทางรถไฟกับถนน

๒.๒ กำหนดแนวทางและมาตรการเพื่อป้องกัน บรรเทาและแก้ไขปัญหาดัดทางรถไฟกับถนน

๒.๓ เชิญหน่วยงานหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูลได้ตามความจำเป็น

๒.๔ รายงานผลการดำเนินงานให้คณะกรรมการร่วมพิจารณาการอนุญาตและการแก้ไขปัญหาดัดทางรถไฟกับถนนทราบเป็นระยะๆ

๒.๕ แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อช่วยปฏิบัติงานได้ตามความเหมาะสม

๒.๖ ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการร่วมพิจารณาการอนุญาตและการแก้ไขปัญหาดัดทางรถไฟกับถนนมอบหมาย

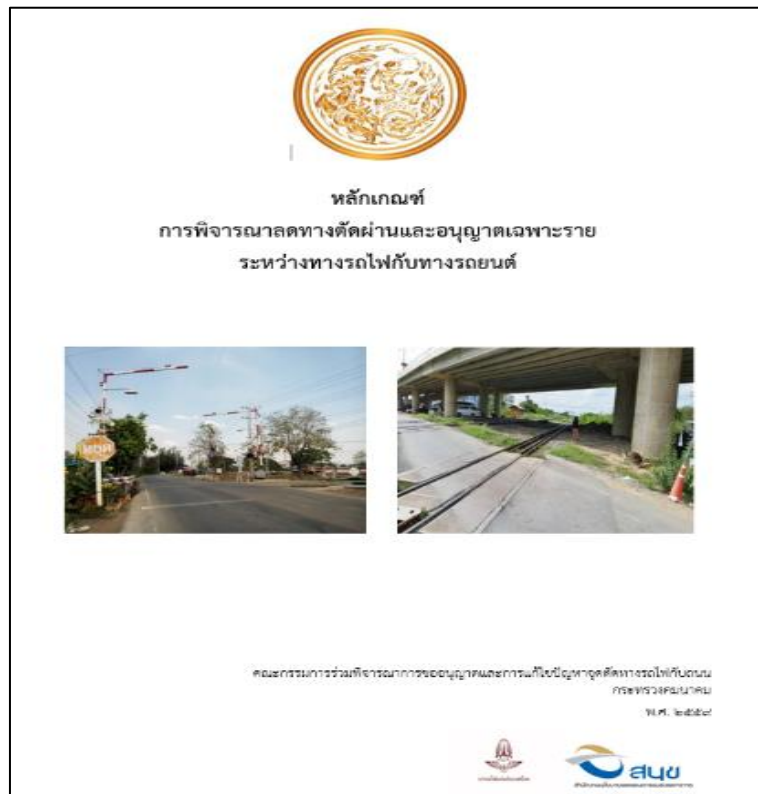
ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ลง ณ วันที่ ๒๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๕๙


(นายพิเชฐ ถาวรสุเจริญ)
รองปลัดกระทรวงคมนาคม
หัวหน้ากลุ่มภารกิจพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง
ประธานกรรมการร่วมพิจารณาการอนุญาตและการแก้ไขปัญหาดัดทางรถไฟกับถนน

๑.๓ หลักเกณฑ์การพิจารณาลดทางตัดผ่านและอนุญาตเฉพาะรายระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในฐานะฝ่ายเลขานุการ คณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาลดทางตัดทางรถไฟกับถนน ได้พิจารณาทบทวน หลักเกณฑ์การพิจารณาลดทางตัดผ่านและอนุญาตเฉพาะรายระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์ ร่วมกับ รฟท. เพื่อแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน รวมทั้งได้กำหนดเกณฑ์ในการพิจารณาก่อสร้าง สะพานข้ามทางรถไฟของกรมทางหลวง (ทล.) และกรมทางหลวงชนบท (ทช.) และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้หน่วยงานเจ้าของถนนทราบและมีความเข้าใจในการนำไปใช้ในการปฏิบัติงานต่อไป ซึ่งประกอบด้วย



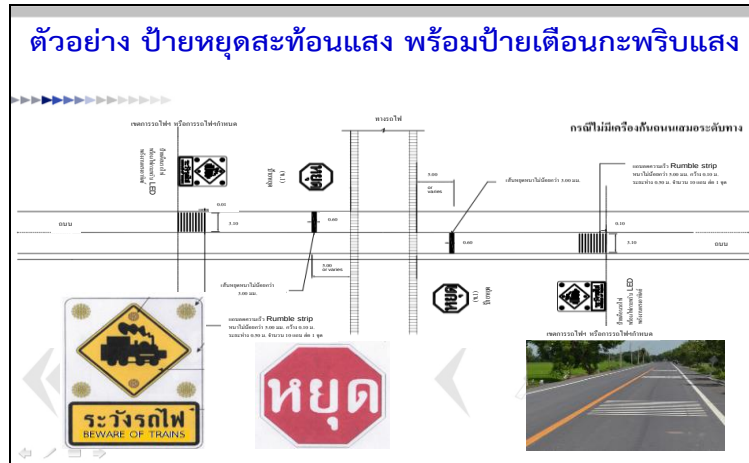
(๑) หลักเกณฑ์การพิจารณาทางตัดผ่านเสมอระดับระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์

(๑.๑) การพิจารณาปิดและยกเลิกทางตัดผ่านเสมอระดับระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์

(๑.๒) การพิจารณาทางตัดผ่านเสมอระดับระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์ ดังนี้

- ค่าคูณควบจรรยา TRAFFIC MOMENT (T.M.) ต่ำกว่า ๑๐,๐๐๐ ขบวน-คัน ต่อวัน ต้องติดตั้งป้ายจราจรตามแบบมาตรฐานของ รฟท.
- ค่า T.M. ระหว่าง ๑๐,๐๐๐ – ๑๐๐,๐๐๐ ขบวน-คัน ต่อวัน ต้องติดตั้งเครื่องกั้นถนนและป้ายจราจรตามแบบมาตรฐานของ รฟท.

/ (๑.๓) หลักเกณฑ์ ...



(๑.๓) หลักเกณฑ์ในการพิจารณาขยายทางตัดผ่านเสมอระดับระหว่างทางรถไฟ
กับทางรถยนต์ ดังนี้

- เป็นทางเสมอระดับที่ได้รับอนุญาตจาก รพท. และมีเครื่องกั้นถนนติดตั้งไว้แล้ว
- ทางตัดผ่านเสมอระดับเดิมที่ขอขยายมีค่า T.M. ตั้งแต่ ๖๐,๐๐๐ ขบวน-คัน ต่อวัน ขึ้นไป แต่ต้องไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ ขบวน-คัน ต่อวัน ถ้าเกินให้จัดสร้างเป็นทางตัดผ่านต่างระดับ



/ (๒) หลักเกณฑ์...

(๒) หลักเกณฑ์การออกแบบสะพานข้ามทางรถไฟ (รองรับโครงการรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง) ดังนี้

- ค่า T.M. มากกว่า ๑๐๐,๐๐๐ ขบวน-คัน/วัน
 - รถไฟทางคู่ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า ๖.๐๐ เมตร ระยะห่างระหว่างเสาต่อม่อ ๓๐ เมตร
 - รถไฟความเร็วสูงความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า ๗.๒๕ เมตร ระยะห่างระหว่างเสาต่อม่อ ๓๐ เมตร (หากไม่เป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ให้หน่วยงานหารือร่วมกับ รฟท. ในรายละเอียดเป็นรายกรณี เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อการเดินรถ)
- นอกจากนั้น รฟท. ยังได้กำหนดชนิด ประเภทของเครื่องกั้นถนนและอุปกรณ์

ความปลอดภัย ตลอดจนระเบียบในการปฏิบัติระหว่างดำเนินการสร้าง โดยให้หน่วยงานที่มีความประสงค์จะขออนุญาตก่อสร้างถนนตัดผ่านทางรถไฟ นำเสนอเรื่องผ่านคณะกรรมการกั้นการอนุญาตและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนระดับจังหวัด เพื่อนำเสนอคณะกรรมการร่วมฯ พิจารณานุมัติก่อนดำเนินโครงการก่อสร้างถนน

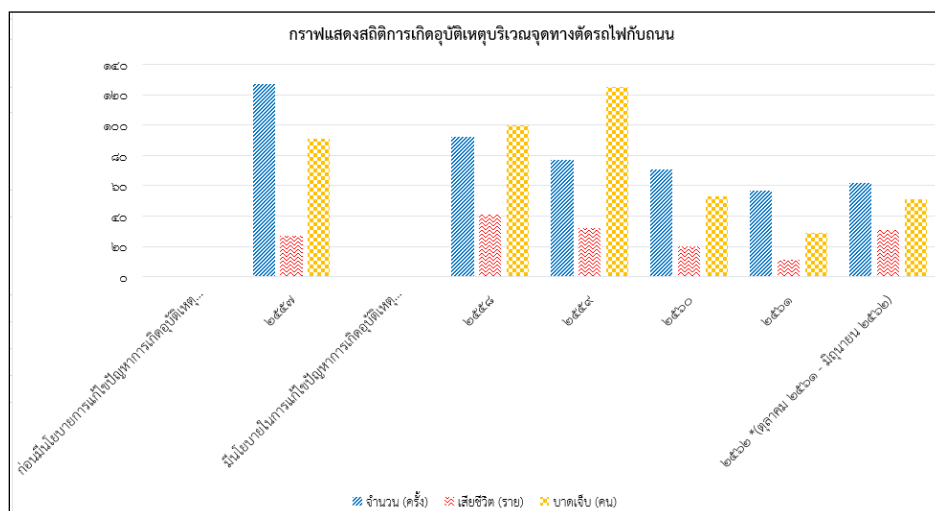
๒. สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ (ณ เดือนสิงหาคม ๒๕๖๒)

สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๗ ก่อนรัฐบาลมีนโยบายในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนสูงถึง ๑๒๗ ครั้ง มีผู้เสียชีวิต ๒๗ ราย และผู้บาดเจ็บ ๙๑ ราย ต่อมาคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๘ เห็นชอบแนวทางการแก้ไขปัญหาโดยให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และ รฟท. ขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๐ เพื่อดำเนินการติดตั้งป้ายหยุด ป้ายรูปรถไฟ พร้อมจัดทำสัญญาณเตือนไฟกะพริบตลอดเวลา เนินชะลอความเร็ว โดยป้ายเตือนบริเวณจุดตัดทั่วประเทศ ตลอดจนการก่อสร้างอุโมงค์หรือสะพานข้ามทางรถไฟ โดยเร่งดำเนินการตามแผนงาน/โครงการ ในการแก้ไขปัญหาจุดตัดรถไฟบริเวณที่มีอุบัติเหตุบ่อยครั้งเป็นลำดับแรกก่อน และมอบหมายกระทรวงมหาดไทย หน่วยงานท้องถิ่นกำกับดูแลพื้นที่ทั่วประเทศไม่ให้เกิดจุดตัดทางรถไฟ (ทางลักผ่าน) เพิ่มขึ้น หากจำเป็นขอให้หน่วยงานท้องถิ่นที่เป็นเจ้าของพื้นที่รับผิดชอบดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยที่ รฟท. กำหนด

ตารางแสดงสถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน

ปีงบประมาณ พ.ศ.	จำนวนที่เกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)	เสียชีวิต (ราย)	บาดเจ็บ (คน)
ก่อนมีนโยบายการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๘			
๒๕๕๗	๑๒๗	๒๗	๙๑
มีนโยบายในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๘			
๒๕๕๘	๙๒	๔๑	๑๐๐
๒๕๕๙	๗๗	๓๒	๑๒๕
๒๕๖๐	๗๑	๒๐	๕๓
๒๕๖๑	๕๗	๑๑	๒๙
๒๕๖๒ *(ตุลาคม ๒๕๖๑ - มิถุนายน ๒๕๖๒)	๖๒	๓๑	๕๑

/ สถิติการเกิด ...



หมายเหตุ : จำนวนครั้ง *ในปี ๒๕๖๒ ข้อมูล ณ เดือนตุลาคม ๒๕๖๑ - มิถุนายน ๒๕๖๒

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนปีงบประมาณ ๒๕๕๙ - ๒๕๖๑ หลังจากปี ๒๕๕๙ ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๙ แสดงให้เห็นว่าจำนวนการเกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มลดลงจากปี ๒๕๕๘ อย่างต่อเนื่อง แต่หากพิจารณาสถิติการเกิดอุบัติเหตุในปี ๒๕๖๒ (เดือนตุลาคม ๒๕๖๑ - มิถุนายน ๒๕๖๒) พบว่ามีจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บเพิ่มสูงขึ้น โดยจำนวนการเกิดอุบัติเหตุมากถึง ๖๒ ครั้ง ผู้เสียชีวิต ๓๑ ราย และผู้บาดเจ็บ ๕๑ ราย ซึ่งมีแนวโน้มรุนแรงเพิ่มจากปี ๒๕๖๑ ค่อนข้างสูง ซึ่งมูลเหตุสันนิษฐานของการเกิดอุบัติเหตุ ดังนี้

๑) สถานที่เกิดเหตุ

สถานที่เกิดเหตุ	ปีงบประมาณ					รวม
	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒*	
ในย่านสถานี	๔	๕	๒	๔	๔	๑๙
ระหว่างทาง	๘๘	๗๒	๖๙	๕๓	๕๘	๓๔๐
รวม (ครั้ง)	๙๒	๗๗	๗๑	๕๗	๖๒	๓๕๙

๒) จุดเกิดเหตุ

เปรียบเทียบจุดเกิดเหตุ	ปีงบประมาณ					รวม
	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒*	
มีเครื่องกั้น	๒๕	๒๑	๒๑	๒๓	๒๔	๑๑๔
ไม่มีเครื่องกั้น	๓๔	๒๕	๑๘	๖	๗	๙๐
ทางลัดผ่าน	๓๖	๓๑	๒๗	๒๓	๒๖	๑๔๓
ล้ำโครงสร้างทาง	-	-	-	๕	๕	๑๐
รวม (ครั้ง)	๙๕	๗๗	๖๖	๕๗	๖๒	๓๕๗

๓) ยานพาหนะที่เกิดเหตุ

ยานพาหนะที่เกิดเหตุ	ปีงบประมาณ					รวม
	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒*	
รถจักรยาน	๑	-	-	-	๑	๒
รถจักรยานยนต์	๕๒	๒๕	๑๘	๑๙	๑๕	๑๒๙
รถยนต์	๒๖	๔๔	๔๕	๓๒	๓๕	๑๘๒
รถเพื่อการเกษตร	๓	-	๑	๑	๑	๖
รถบรรทุก/รถแบคโฮ	๑๐	๗	๗	๔	๑๐	๓๘
รถบัส	-	๑	-	๑	-	๒
รวม (ครั้ง)	๙๒	๗๗	๗๑	๕๗	๖๒	๓๕๙

(๔) จุดเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อนของปีงบประมาณ ๒๕๖๒

วันที่เกิดเหตุ	สถานที่เกิดเหตุ	ชนิดทางผ่าน	จำนวนที่เกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)	เสียชีวิต (ราย)	บาดเจ็บ (คน)
๒๖ ธ.ค. ๖๑ ๑๔ ก.พ. ๖๒ ๒๘ มี.ค. ๖๒	คลองแะ - ชุมทางหาดใหญ่	ทางลัดผ่าน	๓	-	๓
๒๙ ต.ค. ๖๑ ๓ มิ.ย. ๖๒	สระโกสินารายณ์ - ชุมทางหนองปลาตูก	ทางลัดผ่าน	๒	๑	๒

หมายเหตุ : จำนวนครั้ง *ในปี ๒๕๖๒ ข้อมูล ณ เดือนตุลาคม ๒๕๖๑ - มิถุนายน ๒๕๖๒

ที่มา : รพท.

แนวโน้มและสาเหตุ

ตามข้อมูลสถิติอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางผ่านเสมอระดับ เกิดขึ้นจากผู้ขับขี่ประมาทขาดความระมัดระวังในการข้ามบริเวณจุดตัดทางรถไฟ ประกอบกับลักษณะทางกายภาพที่ไม่เหมาะสมส่วนใหญ่ อุบัติเหตุเกิดขึ้นบริเวณจุดตัดที่เป็นทางลัดผ่านเนื่องจากไม่ได้เป็นทางที่ได้รับอนุญาตถูกต้อง จึงไม่มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกปลอดภัย เช่น ป้าย เครื่องหมาย หรือสัญญาณไฟติดตั้งให้ครบถ้วนหรือมีต้นไม้ขึ้นบดบังทัศนวิสัยบริเวณจุดตัด มีสิ่งกีดขวางการมองเห็น และอยู่ในบริเวณทางโค้งซึ่งมีระยะการมองเห็นไม่เพียงพอ ทำให้ผู้ขับขี่มักจะไม่สังเกตเห็นและไม่ได้ระมัดระวังในการขับขี่ข้ามจุดตัดทางรถไฟ ทั้งนี้ มีสาเหตุสำคัญ ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน ดังนี้

๑) ขาดความระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนนบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน เช่น การไม่หยุดมองรถไฟก่อนข้ามรถข้ามจุดตัดทางรถไฟ การฝ่าฝืนขับขี่ผ่านทางรถไฟในขณะที่เครื่องกั้นทางรถไฟปิดลงมาแล้ว เป็นต้น

/ ๒) จุดตัดทาง...

๒) จุดตัดทางรถไฟกับถนนหลายแห่งอยู่ในจุดอับสายตา หรือทัศนวิสัยในการมองเห็นในเวลากลางวันทำให้ขาดความระมัดระวังในการใช้ทาง

๓) จุดตัดทางรถไฟกับถนนที่เป็นทางลักผ่านไม่มีเจ้าหน้าที่เฝ้าระวังและไม่มีอุปกรณ์ความปลอดภัย

แนวทางการแก้ไข

ในการประชุมคณะกรรมการร่วมฯ เมื่อวันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๖๒ ได้กำชับให้ดำเนินการแนวทางและมาตรการแก้ไขปัญหาคัดตัดทางรถไฟกับถนนอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวเป็นศูนย์ และแจ้งจังหวัดที่มีเส้นทางรถไฟผ่านทราบ ดังนี้

๑) ขอความร่วมมือจากกระทรวงมหาดไทยและหน่วยงานท้องถิ่นให้ติดตามและกำกับดูแลไม่ให้เกิดทางลักผ่านเพิ่มขึ้น หากมีทางลักผ่านที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุควรติดตั้งป้าย แจ้งเตือนให้ประชาชนทราบหรือดำเนินการขออนุญาตให้เป็นทางผ่านที่ถูกต้องตามหลักเกณฑ์และระเบียบ ของ รฟท. เพื่อติดตั้งเครื่องกั้นถนน ซึ่งจะช่วยลดอุบัติเหตุและมีความปลอดภัยมากขึ้น

๒) กรณีมีความจำเป็นที่จะต้องให้มีจุดตัดทางรถไฟกับถนนเพิ่มขึ้น เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนในการสัญจร หน่วยงานท้องถิ่นเจ้าของพื้นที่จะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเพื่อดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยที่ รฟท. กำหนด

๓) เพื่อให้การแก้ไขปัญหาคัดตัดทางรถไฟกับถนนมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นและเป็นการลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ให้ รฟท. และหน่วยงานที่มีเส้นทางรถไฟผ่านพื้นที่ที่รับผิดชอบดำเนินการ ดังนี้

(๑) พิจารณาขอรับการจัดสรรงบประมาณจากแหล่งอื่นนอกเหนือจากงบประมาณที่ได้รับในแต่ละปี

(๒) กรณีคณะกรรมการร่วมฯ มีมติอนุญาตให้ดำเนินการต่างๆ ในบริเวณจุดตัดทางรถไฟ ให้ รฟท. เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายใน ๓๐ วัน

(๓) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในท้องถิ่นตระหนักถึงอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟและทางลักผ่านเพื่อความปลอดภัย

(๔) กรณีทางลักผ่านที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งหรือเกิดอุบัติเหตุรุนแรง ให้ รฟท. พิจารณาปิดทางลักผ่านนั้น และติดตั้งป้ายแจ้งให้ประชาชนไปใช้ทางผ่านที่ได้รับอนุญาตที่อยู่ใกล้เคียง

(๕) กรณีมีความจำเป็นที่จะต้องขออนุญาตตัดถนนผ่านทางรถไฟให้ออกแบบเป็นสะพานข้ามทางรถไฟหรือทางลอด เพื่อความปลอดภัยของประชาชน

(๖) ให้พนักงานขับรถไฟเปิดไฟหน้ารถจักรทั้งกลางวันและกลางคืนและเปิดหัวรถไฟ เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้ทางสังเกตเห็นหรือได้ยินเสียงชัดเจนจากระยะไกล โดยให้ รฟท. ติดตั้งป้ายสัญลักษณ์ (ว) บริเวณจุดตัดทางรถไฟทุกแห่ง

(๗) ให้ รฟท. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดูแลตัดกิ่งไม้ที่บดบังทัศนวิสัยในการมองเห็นของพนักงานขับรถไฟและคนขับรถที่ผ่านบริเวณจุดตัดทางรถไฟ

(๘) ตรวจสอบดูแลบำรุงรักษาป้ายจราจร เครื่องกั้นทางรถไฟและอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ

(๙) ติดตั้งกล้องวงจรปิด CCTV บริเวณจุดตัดทางรถไฟที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และบริเวณชานชาลา เพื่อให้นายสถานีหรือผู้ควบคุมการเปิดปิดทางรถไฟสังเกตเห็นพฤติกรรมของผู้ขึ้นขี้อรและดูแลตรวจสอบด้านความปลอดภัย

(๑๐) ให้ รฟท. จัดทำระบบฐานข้อมูลจุดตัดทางรถไฟกับถนน โดยนำระบบ GIS มาใช้หรือเปิดใช้งานบน Google Earth เพื่อให้ได้ฐานข้อมูลจุดตัดทางรถไฟและสภาพโครงข่ายทางรถไฟ ที่ถูกต้องแม่นยำ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้

(๑๑) ให้ รฟท. พิจารณานำอุปกรณ์ความปลอดภัยเดิมที่มีการติดตั้งทดแทนแล้วไปใช้ประโยชน์ โดยนำไปติดตั้งบริเวณจุดตัดทางรถไฟที่ยังไม่มีอุปกรณ์ความปลอดภัย เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าของงบประมาณและเกิดประโยชน์ต่อประชาชน

การดำเนินการมาตรการที่สำคัญเพื่อลดอุบัติเหตุดังกล่าว เช่น การขอความร่วมมือจากกระทรวงมหาดไทยและหน่วยงานท้องถิ่นให้ติดตามและกำกับดูแลไม่ให้เกิดทางลักผ่านเพิ่มขึ้น ซึ่งมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จังหวัดและหน่วยงานท้องถิ่นจะต้องให้ความร่วมมือในการรณรงค์ด้วยการสร้างจิตสำนึกและการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในท้องถิ่นตระหนักถึงอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟและบริเวณทางลักผ่านให้เคารพกฎจราจร เพื่อให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนให้เป็นศูนย์ (๐) ต่อไป

สำนักแผนความปลอดภัย
กลุ่มบริหารความมั่นคงด้านการขนส่ง
สิงหาคม ๒๕๖๒